

19世紀フランス地方大都市における「オスマニゼーション」- マルセイユの都市改造の事例から -

著者	國府 久郎
雑誌名	長崎外大論叢
号	17
ページ	21-35
発行年	2013-12-30
URL	http://id.nii.ac.jp/1165/00000078/

*The Journal of
Nagasaki University of Foreign Studies
No. 17 2013*

19世紀フランス地方大都市における「オスマニザシオン」

－マルセイユの都市改造の事例から－

國 府 久 郎

“L’Haussmannisation” dans les grandes villes de province au XIX^e siècle:
L’exemple de la rénovation urbaine à Marseille

KOKUBU Hisao

長崎外大論叢

第17号
(別冊)

長崎外国語大学
2013年12月

19世紀フランス地方大都市における「オスマニザシオン」 －マルセイユの都市改造の事例から－

國 府 久 郎

“L’Haussmannisation” dans les grandes villes de province au XIX^e siècle:
L’exemple de la rénovation urbaine à Marseille

KOKUBU Hisao

Abstract

La transformation de Paris que le baron Haussmann réalisa entre 1853 et 1870 à la demande de Napoléon III devint vite un modèle pour les principales villes de province. Prenant l’exemple de la rénovation urbaine à Marseille, nous tentons de mesurer la dimension des travaux faits dans cette ville phocéenne par rapport à celle de la capitale. À Marseille, on ne détruisit qu’une partie de la vieille ville et on ne construisit que la rue Impériale par manque de grande initiative politique, de concentration des capitaux, et de nécessité de créer plusieurs artères.

キーワード：19世紀フランス地方大都市、オスマニザシオン、マルセイユの都市改造

はじめに

1889年に完成したエッフェル塔と1910年完成のサクレ・クール寺院を除くと、今日のパリの都市景観の大部分は、第二帝政期（1852年～1870年）につくられた。皇帝ナポレオン3世とセーヌ県知事オスマンの強力なイニシアチヴのもと、17年余りのうちに、この町は大変貌を遂げた。帝政のほぼ全期間を費やし、国家予算の1年分を上まわる巨費を投じて実行された都市改造事業は、中世的な枠組みに閉じ込められていたパリを近代的な都市へと解放し、ヨーロッパに、そして世界に誇りうる壮麗な都市へと変化させたのである¹。

ナポレオン3世は、第二共和政大統領であった当時から、「パリはフランスの中心であり、あらゆる努力を尽くして、この大都市を美化しなければならない」という強い熱意を抱いていた。その思いを受けたオスマン知事は、19世紀前半の急激な人口増加によりスラム化していた、パリ中心部の密集した古い住宅群を大規模に破壊した。そして、パリの中心から東西南北に直線的に貫かれた幅の広い大通りを開通し、それに沿って近代的なアパートマンや商業建築物を民間業者に次々と建設させた。ナポレオン3世とオスマンによる都市改造は、パリ万国博覧会の開催や新聞などを通じて、フランス国内の地方都市だけではなく、他のヨーロッパ諸国の都市計画にも大きな影響を与えた²。

こうした第二帝政期パリの都市改造については多くの研究の蓄積がなされてきたが、同時期に実行された地方都市の都市改造については、フランスにおいても依然として研究が十分に行われていない状況が続いている。こうしたなかで、2003年に刊行された MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), *Villes Haussmanniennes. Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille* (『オスマン様式の諸都市：ボルドー、リー

ル、リヨン、マルセイユ』)³では、各地方大都市の専門家によって、それぞれの都市改造の概要が豊富な写真とともに述べられている。しかし、第二帝政期パリ様式の大通りやアパートマンが建設されたことを意味する「オスマニゼーション」(オスマン化)は、ボルドー、リール、リヨン、マルセイユだけではなく、トゥールーズ、ナント、ルーアン、アヴィニョンなどでも同様に展開された。これらの諸都市では、中世からほとんど変わらない、住居が密集した旧市街の一部が解体され、帝国通り(Rue Impériale、後の共和国通り Rue de la République)や皇妃通り(Rue de l'Impératrice)などの大通りが建設された。

首都パリの都市改造と比較した場合、地方都市の都市改造は、規模の面で大きく異なっていた。フランス第二の都市マルセイユにおいてさえ、新港・埠頭倉庫・港湾駅、取引所、県庁舎、ノートルダム教会などの重要施設が第二帝政期に建設されたものの、幅の広い直線的な大通りの整備は、1864年に開通した帝国通りに関してのみであった。

本稿ではマルセイユを事例としながら、第1節で19世紀に至るまでの都市発展の方向について大まかに把握した後、19世紀の都市発展の特徴を前半と後半とに分けて考察する。第2節では、オスマンの手法をモデルとして実施された地方大都市における都市改造の典型的な例として、旧市街の解体計画と帝国通りの建設をめぐる問題を、政治的、経済的、地理的側面から検討する。そして、幾つかの史料を引用しつつ帝国通り建設の結果を明らかにし、地方都市の都市改造においては、その規模が制限されたものに終わってしまった理由を解明していきたい。

1. マルセイユの都市発展の方向

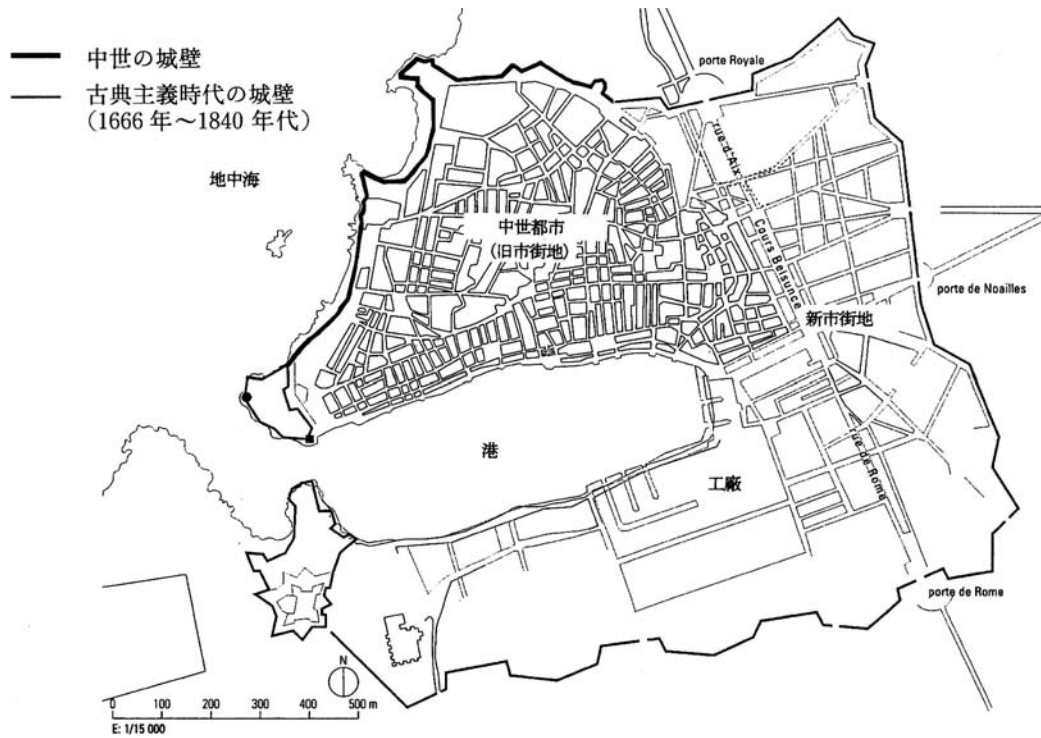
(1) ナポレオン戦争(1796年～1815年)までの都市発展

マルセイユは紀元前6世紀に、ギリシア人の一派のフォカイア人により建設されたフランス最古の都市である。19世紀に至るまでの都市発展の方向性を考察するにあたっては、最初に城壁の役割が重要となる(図1)。フォカイア人が入植した港(現在の旧港)の北側にローマ期(1世紀)の城壁が中世前期まで存続した後、さらに拡張され1480年に中世の城壁が完成した。マルセイユの反乱を鎮圧したルイ14世は、1666年の開封王書により城壁の拡張を命じ、都市の面積はおおよそ3倍にまで拡大した。都市の中心は港の北側から、港を囲うように徐々に南側にも広がっていった。17世紀に港の北側に市庁舎が建てられ、南側にはガレー船の工廠が建設された。この時期は依然として、港を中心にすべての活動が営まれていた。こうした傾向に変化が見受けられるようになるのは、18世紀に入ってからであった。港より少し離れたベルザンス通り(Cours Belsunce)とローマ通り(Rue de Rome)付近で、商人の新しい市街地が形成されつつあったのである⁴。

経済的背景としては、マルセイユが1669年に自由港となった点を指摘しておかなければならない。当時マルセイユでは、外国から輸入した原料に関税が課せられず利用可能であったが、商品をフランス国内に運搬する際には、税金を払う必要があった。そのため、特に再輸出が盛んに行われていた。マルセイユの商人が事実上独占していたレヴァント貿易や、西インド諸島を中心とする大西洋貿易で、18世紀マルセイユの商業は大いに発展した。人口も18世紀の間に約8万人から12万人へと増加した。そして、商人の数も250人から750人にまで増え、18世紀マルセイユ経済の担い手となっていた⁵。

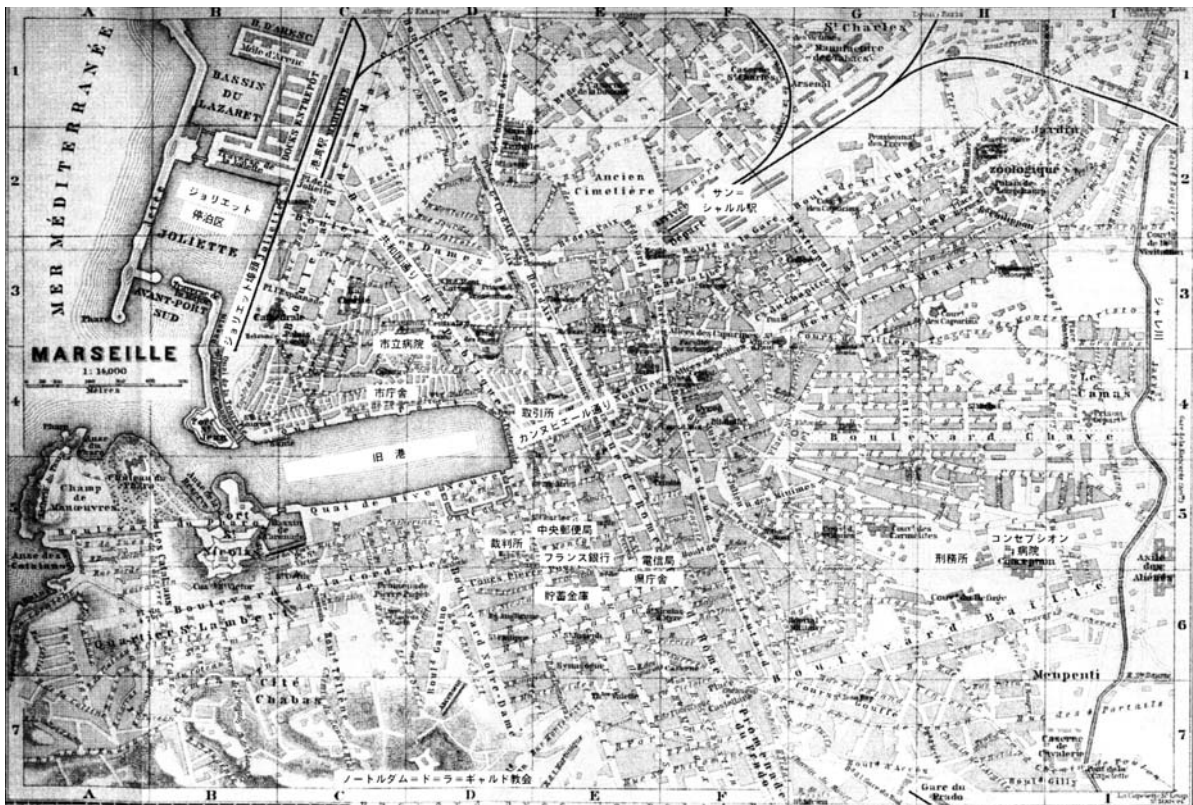
18世紀のマルセイユは、港から東側に延びるカンヌビエール通りを横軸とし、それに垂直に交わり、新市街地を形成していたベルザンス通りとローマ通りを縦軸にしながら、商業都市としての発展を遂

図1 19世紀以前のマルセイユ（城壁の拡大）



〔出所〕 PINOL, J.-L. (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Barcelona, 1996, p. 180より作成。

図2 19世紀末のマルセイユ



〔出所〕 BAEDEKER, K., *South-Eastern France from the Loire to the Riviera and the Italian Frontier including Corsica: Handbook for Travelers*, 2nd ed., Leipzig and London, 1895, p. 210より作成。

げた。この世紀にはまだ、たとえ多くの貧しい日雇い労働者たちが付近に住んでいたとしても、裕福な商人や貴族たちは港の北側にある、古くからの邸宅に居住し続けていた。他方で、商人たちは北東部から南東部にかけての新市街地に、徐々に居住する傾向にあった。こうした18世紀の都市発展の方向性は、19世紀前半にも引き継がれていくことになる。ところが、海上貿易に依存していたマルセイユ経済は、フランス革命と第一帝政期、特にナポレオンによる1806年の大陸封鎖でほぼ麻痺状態となってしまった。それゆえ、19世紀へと至る都市発展の歴史的段階には大きな断絶期が存在していた⁶。

この時代に幼年期を過ごした、マルセイユ出身のプロヴァンス語の詩人ヴィクトール・ジェリュ(Victor Gelu)は、「波止場には誰一人もいなかった。街はまるで死んだようだった」と回想している。商人が居住していた新市街地でも、「背が高く生い茂った草」を目撃していた⁷。マルセイユが再び成長を遂げるのには、ナポレオン戦争(1796年～1815年)の終了を待たなければならなかったのである。

(2) 19世紀の都市発展の方向

19世紀のマルセイユにおいては、前半と後半で都市発展の方向が大きく異なっていた。城壁が最終的に取り壊された七月王政期の1830年代～1840年代は、マルセイユのブルジョワ階層、主に土地所有者の集団が投機家として土地の分譲を行い、公道はマルセイユ市に自由に利用させた。新たな投機は東部のシャヴ大通り(Boulevard Chave)、北東部のロンシャン大通り(Boulevard Longchamp)、南東部のバイユ大通り(Boulevard Baille)とプラド散歩道(Promenade du Prado)、南部のヴォバン大通り(Boulevard Vauban)で行われ、上述したように、都市発展の方向性としては概ね18世紀の流れを引き継いでいたのである⁸(図2)。

こうした19世紀前半の都市発展は、第二帝政期の1850年代～1860年代に決定的に変化した。それは、投機の地理的な方向が変わり、その投機を実行した人たちが何よりも変わったからであった。マルセイユ出身ではない、外部からの大資本家たちがマルセイユの土地を競い合うように求め始めた。マルセイユの港は1794年に自由港ではなくなったために、19世紀以降はフランス国内が主要な市場となっていた。マルセイユは資本主義経済が進展するにしたがって国内的に重要となり、アルジェリア進出の拠点として国際的にも重要であった。その都市をナポレオン3世のみならず、パリの投機家たちが注目していた。そして彼らが、19世紀後半の都市発展に大きな影響を及ぼすことになる⁹。

19世紀後半は、主に都市の北部に向けて投機が積極的に行われた。1848年にサン＝シャルル駅(Gare Saint-Charles)が落成したのを皮切りに、1850年代以降、旧港の北側に新港が次々と計画、建設された。1853年にジョリエット停泊区(Bassin de la Joliette)が完成した後、1855年以降さらに北部方面への新港の延長が決定され、新たに3つの停泊区の建設が進んだ。これら新港に沿って、埠頭倉庫や港湾駅、新たな街区と工場が建設され、多数の移民労働者が居住する工業地帯が形成された¹⁰(図3)。

また、新港は支線でサン＝シャルル駅と結ばれたので、1857年に首都パリに達した鉄道幹線によっても、マルセイユはフランス国内に統合された。このサン＝シャルル駅と新港の建設が、19世紀後半から現代に至るまでの、都市の北部方向への成長を決定づけたのである¹¹。

一方で都市南部は、19世紀後半においては、新たな地理的拡大の勢いは北部に比べてはるかに劣っていた。それでも、都市機能に大きな変容がみられた。18世紀以降、商人の邸宅が次第に建設されていた南部ではあったが、第二帝政期の資本主義経済の進展にともない、商業中心地として新たな発展

図3 新港とマルセイユ埠頭倉庫会社の諸施設(1864年)

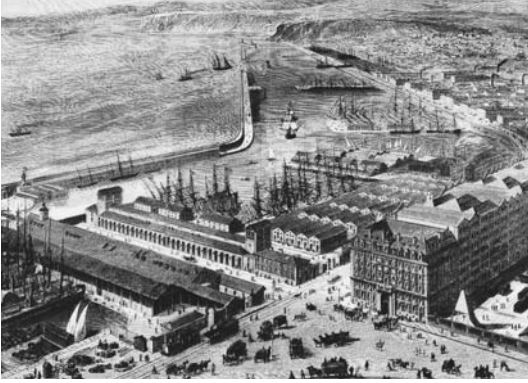


図4 ジョリエット広場から見た会社本館と大倉庫



〔出所〕 LOPEZ, R. et TEMIME, E., *Histoire des migrations à Marseille, II : L'expansion marseillaise et l'invasion italienne* (1830-1918), Aix-en-Provence, 1990, pp. 32-33.

〔出所〕 MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), *Villes Haussmanniennes. Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille*, Paris, 2003, p. 185 ; 深沢克己『海港と文明—近世フランスの港町—』山川出版社、2002年、351頁より作成。

を遂げ、様々な金融機関や行政機関が集中するようになっていた。新たな商業会議所と取引所、クレディ・リヨネやソシエテ・ジェネラル、国民割引銀行の支店、県庁舎、裁判所などの諸機関が第二帝政期に建設された。さらに、フランス銀行の支店、貯蓄金庫、中央郵便局、税務署なども、都市の中央部から南部にかけて設けられた¹²。

パラディ通り (Rue Paradis) や県庁前のサン＝フェレオル通り (Rue Saint-Ferréol) には、ローマ通りと同様に、高級商店、自由業者の事務所などが建ち並び、高級住宅街も形成された。そして、重要な傾向としては、新たに商業が発展するこの都市南部に、旧港の北側に古くから住んでいた裕福な商人や貴族たちが、次々に移り住んできていたことが挙げられる¹³。

マルセイユ発祥の地の旧市街は、部分的に丘陵地であったこともあり、新港の建設で成長する都市北部の工業地帯と、新たな発展を遂げている都市中央部から南部にかけての商業中心地に挟まれ、都市計画の上で完全に邪魔な存在になっていた (図1、図2)。首都でオスマン知事が大規模に旧市街のスラムを破壊したように、マルセイユでも貧しい民衆や移民、漁師が住む旧市街全体の解体がめざされていくのであった。

2. 19世紀マルセイユにおける「オスマニザシオン」

(1) 旧市街の解体計画と帝国通りの建設

19世紀のマルセイユは人口が約10万人から50万人へと急激に増加し、七月王政期の1830年代～1840年代には工業が、第二帝政期の1850年代～1860年代には商業が飛躍的に発展した。新たな時代に対応するために、マルセイユでも1840年代から都市改造事業が開始された¹⁴。1848年の二月革命までは、運河の建設、アヴィニョンまでの鉄道の敷設、ジョリエット港の建設、サン＝シャルル駅の工事が実行された。より大規模な事業は1855年以降に展開され、1860年代に新たな商業会議所と取引所、埠頭倉庫・港湾駅、ノートルダム教会、県庁舎が完成した。そして、新港の建設・延長にならぶ最も重要な都市改造事業は、1862年～1864年に完成した帝国通り (Rue Impériale、後の共和国通り Rue de la République) の建設であった¹⁵ (図2)。

旧市街の解体と帝国通りの建設は、ジョリエット停泊区が完成後、1855年以降に新たな3つの停泊区の建設が計画されたことが契機となっていた。このうちラザレ停泊区に隣接する予定のアランク停

泊区は、計画当初はナポレオン停泊区と名づけられていた。これら諸停泊区の建設を請け負ったのは、パリの大資本家ロチルド（ロスチャイルド）家（les Rothschild）の資金援助を受けていたポーラン・タラボが設立したマルセイユ埠頭倉庫会社（Compagnie des Docks et Entrepôt de Marseille）と、ボルドー出身の金融資本家ジュール・ミレ（Jules Mirès）が設立したマルセイユ港湾会社（Société des Ports de Marseille）であった¹⁶。

鉄道敷設でもすでに活躍したタラボのマルセイユ埠頭倉庫会社は、埠頭倉庫・港湾駅の建設、港湾設備の近代化や管理を請け負った。最初に会社は、特権的な沖仲仕の組合（Société des Portefaix）を破壊した。この組合はマルセイユ出身者にほぼ独占され、賃金が労働者階級の中で最も高額であった。その後は、ラザレ停泊区に配置された埠頭倉庫会社の本館や大倉庫、埠頭倉庫・港湾駅などは、近代的な港湾施設としての様相を呈していたのである¹⁷（図3、図4）。

一方、ミレが経営するマルセイユ港湾会社は、1856年に獲得した38万平方メートルの大区画の整備を請け負った。ジョリエット、ラザレ、アランク諸停泊区に隣接するその大区画では、大規模に地ならしや土盛りを行う必要があったが、これらの事業は埠頭倉庫の建設や管理と比べて、利益に結びつきにくいことが次第に明らかになった。港湾会社の所有する土地は、売却するのが非常に困難であったのである。それは、その新港沿いの大区画と都市中心部の間が、旧市街によって遮断されていたからであった。旧市街には、市立病院（Hôtel-Dieu）の裏手にムラン（Moulins）とカルム（Carmes）の丘陵地が広がり、薄暗くて狭い不衛生な通りに、無数の古い住居が密集して建っていた¹⁸（図5）。

こうした困難にミレは思いとどまることなく、交通の完全な障害になっていた丘陵地の破壊を提案するために、1858年5月9日、1通の書状をブーシュ＝デュ＝ローヌ県知事に書き送った。そのなかで彼は、「旧市街は衛生上と商業上の必要性を満たすために、消えて無くなるべきである。マルセイユは帝国第一の商業港であるので、マルセイユ市のみならず、フランス全体の商業の必要性にも関わっている」と主張している¹⁹。つまり、ミレは旧市街全体の解体をめざしていたのであるが、マルセイユ市議会は彼の提案を拒否した。オノラ市長（le maire Honnorat）や議員たちは、全人口の約4分の1に相当する6万人の住民を、旧市街から一度に立ち退かせるのを危惧した。また、旧港の利用者である海運業者や船員、漁師たちにとっては、旧市街の丘陵地は、強い北風のミストラルを防いでくれる自然の壁となっていたのである²⁰。

それでもミレの計画は、旧市街の再開発は不可避であると考えていたマルセイユ市の道路課の技師長や、土木局の現場監督の賛同は得ていた。それゆえ6か月後の1858年11月3日に、オノラ市長と彼らは、ミレの構想の大部分を採用した大規模な工事計画を市議会に提出した。

今回は工事を段階的に実施することが提案されたので、市議会で計画は採択された（図6）。工事計画の地図には、後の帝国通りが描かれ、2本の大通りと中心部分で交差し、円形広場（エトワール）を形成している。このバロック式の道路網の整備計画は、地方大都市におけるオスマンのパリ都市改造の影響を最も表す典型的な例である²¹。

この工事計画には翌年、対案も提出されたが、急務であった新港の延長工事が継続して実行された。1860年9月10日、新たな商業会議所・取引所の落成式が挙行された時に、ナポレオン3世と皇妃がマルセイユを訪問した。この絶好の機会に、新市長のラガルド（le maire Lagarde）と土木局の現場監督オギュスト・ガサン（Auguste Gassend）は、1858年の計画の一部であった帝国通りの建設を皇帝に認可してもらい、600万フランの補助金の約束を取り付けるのに成功した²²。

図6 都市改造の工事計画図(1858年)

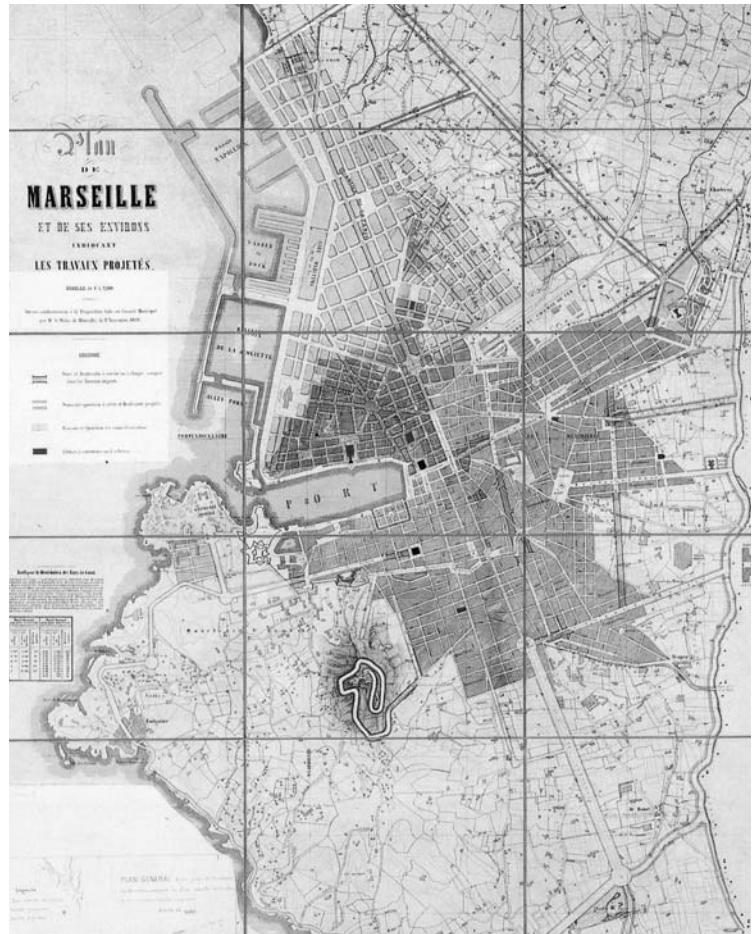


図5 牛の肝臓(Rue Foie de Bœuf)通り



〔出所〕 JOUTARD, P., (dir.), *Histoire de Marseille en treize événements*, Marseille, 1988, p. 167.

〔出所〕 PINOL, J.-L. (dir.), op. cit., p. 188.

皇帝がマルセイユを訪問した数週間後の10月29日に、プーシュ＝デュ＝ローヌ県の新知事が任命された。弱冠42歳であったモパ(Charlemagne-Émile de Maupas)は、ナポレオン3世の側近の1人で、1851年のクーデタでは警視総監として活躍し、警察大臣や在ナポリ大使を歴任していた。以後、1866年12月までは、県の事業も市の事業も、皇帝の意向を受けたモパ知事の指揮あるいは監視のもとで実施されていくことになる²³。

帝国通りの建設計画は、モパがマルセイユに赴任する3日前の1860年10月26日に市議会で採択された。1861年4月15日に政令が公布されるまで工事開始を待つ必要があったが、工事を請け負う予定であったミレは、儲けにならない膨大な不動産投機に失敗し、すでに破産していた。そのため、マルセイユ市は1862年8月14日に、ボルドー出身でパリの大資本家の1人となっていた、サン＝シモン主義者のエミール・ペレール(Émile Pereire)と契約を結んだ。彼が社長を務めていたパリ不動産会社(Compagnie immobilière de Paris)は、マルセイユ市が収用した土地、52万平方メートルを買収し、帝国通りと周囲の建築物の建設を請け負った。この会社はパリでリヴォリ通りやモンソー広場の高級邸宅を建設した実績を持ち、マルセイユでもオスマン様式の建築物が建ち並ぶ、壮麗な大通りが完成する見通しであった²⁴。

1862年9月に開始された帝国通りの建設工事は、ガサンの計画に従い、ムランとカルムの丘の間に自然にできていた通り道に沿って実行された。とはいえ、周囲は大幅に開削された。約60の通りで工

事が行われ、そのうち38の通りが完全に消滅した。935軒の家屋が収用の対象となり解体され、約16,000人の住民が立ち退きを余儀なくされた²⁵。この工事では20か月間で2,500人の労働者が動員され、当時の証言によると、「パリでの同様の工事現場よりも、活気にあふれて工事が実施されていた²⁶。」

モパ知事の監視のもと工事は円滑に行われ、1864年8月15日、ナポレオンの生誕祭にあわせて帝国通りの開通式が挙行されたのであった²⁷（図7）。

(2) 帝国通り建設の結果

1864年の開通式の後、ナポレオン3世と皇妃ウジェニーが帝国通りを訪問したが、通り沿いの建築物の建設は1866年頃まで続いていた（図8、図9）。1866年8月の様子を写した写真からも推測できるように、真新しい一連の建物の入居状況は全く思わしくなかった。建物の販売と賃貸の主要な対象者とみなされていた、マルセイユの富裕層、特に商人や金利生活者、貴族たちは、帝国通りに建設された建物には興味を示さずに、都市南部の高級住宅街に住み続けるのを好んだ。他方で、立ち退きを強いられた貧しい住民たちは、帝国通りのアパートマンは家賃が高すぎたので、都市周辺部に急いで建設された簡素な住居に引越せざるを得なかった。全般的にマルセイユ出身の民衆は、旧市街の再開発と帝国通りの建設は、彼らのために行われているという印象を抱いていなかった。慣れ親しんだ土地を破壊した「フランシオ（Franciots）」（プロヴァンス語ではなく、フランス語を話す北部出身者）がその大通りに建てたパリ風の建物を、広くて殺風景な「兵舎（maisons casernes）」のようだと非難したのである²⁸。

結局、ミレと同様に、ペレールの不動産投機は失敗に終わり、ブルジョワ向けの高級アパートマンは再分割までしなけりばならなかった。しかし、マルセイユも1867年には不況期に陥り、その影響で深刻な不動産危機が生じていた。ペレールのマルセイユでの冒険は、1867年に会社が倒産に追い込まれる、大きな原因の1つとなってしまったのである²⁹。

帝国通りの建設では、旧市街の一部しか取り壊しをされなかった。そこで、取り壊しを免れた旧市街の状況についても検討を加えておきたい。旧港に面していたサン＝ジャン街区では、帝国通りの建設が始まった翌年の1863年に、モパ知事により「売春指定地区（le quartier réservé）」が市庁舎の西側の1区画に設定された³⁰。19世紀前半から旧市街には娼家が最も集まり、約330人が公娼として働いていたが、「公娼たちはあまりにも自由に広場や通りをうろついていた」のに加えて、ブルジョワの家族が住んでいた高級住宅街にも、徐々に入り込んできていた³¹。公衆道徳や良俗を守るために、売春の規制と管理をブルジョワ階層は要望し、それに應えるかたちで「売春指定地区」が設けられた。ところが、指定区域内に娼婦を閉じ込めておくのは容易ではなかった。1867年に出版された小冊子によると、「マルセイユでは売春があらゆる場所に広まっているので、妻と4人の子供、そのうち娘が2人の家族の父親が住宅を見つけるのはとても困難である」と指摘されている³²。

第二帝政期の旧市街は、旧港で船荷の陸揚や商取引が依然として活発に行われ、小さな商店が数多く集まる、プロヴァンス的な色彩の濃い、庶民の中心地であり続けていた。イタリアから船でやってきた移民たちも、この地域の衣装や方言を身につけ、徐々に溶け込んでいった³³。そうしたなかで、「売春指定地区」が設定された後の1864年頃から、売春の世界の儲けにあずかろうと娼家の看板の傍らで、バーやレストラン、食料品店、薬屋、理髪店、小物商店などが開かれ始め、港町の歓楽街の様相を呈するようになった。こうした街の喧騒を嫌って、古くから住んでいた裕福な商人や貴族たちは、所有

図7 旧港から見た帝国通りの開通式（1864年8月15日）



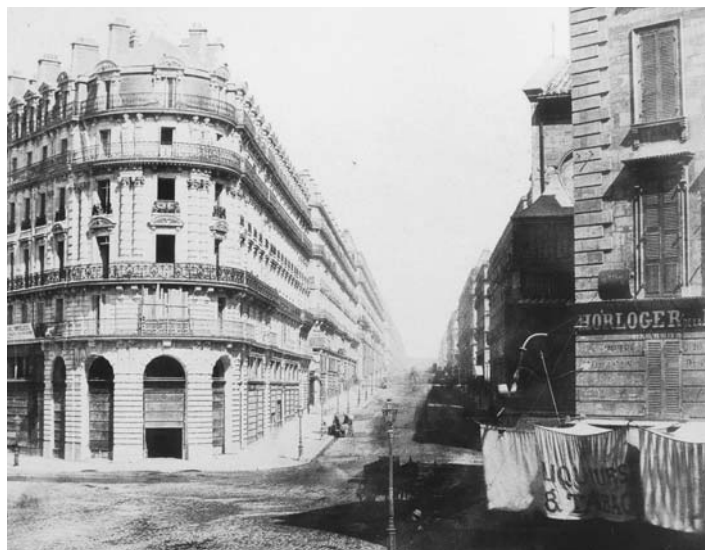
〔出所〕 MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., p. 220.

図8 帝国通りを通過する皇帝ナポレオン3世と皇妃ウジェニー



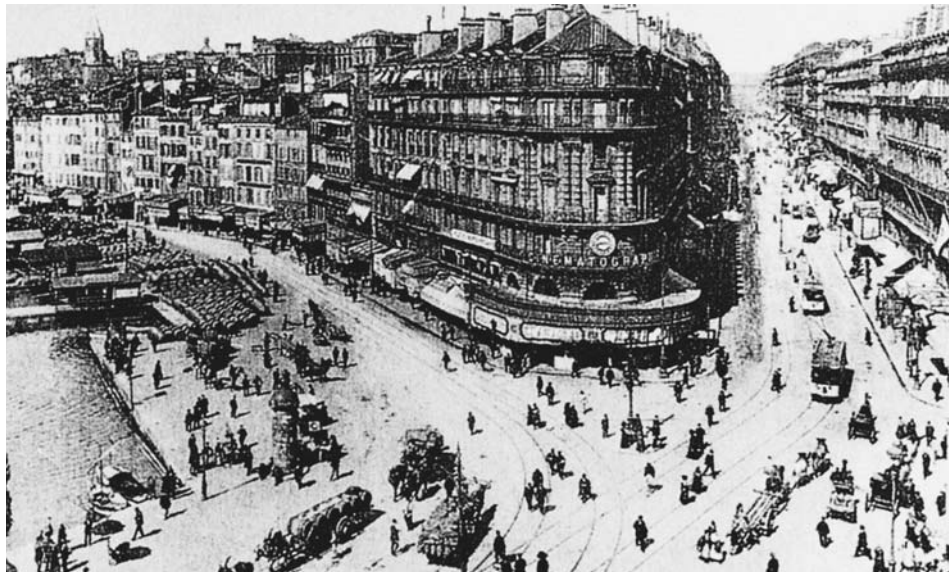
〔出所〕 BLÈS, A., *Dictionnaire historique des rues de Marseille*, Marseille, 2001, p. 385.

図9 1866年8月の帝国通り



〔出所〕 MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., p. 221.

図10 20世紀初頭の共和国通り（1870年10月15日までの帝国通り）



[出所] JOUTARD, P., (dir.), op. cit., p. 177と BLÈS, A., op. cit., p. 385より作成。

する建物を娼家や商店の経営者に売却するか賃貸するかして、旧市街を完全に見捨てていったのである³⁴。

また、旧市街の開発は公衆衛生の改善も目標とされていたが、1851年に運河が建設され旧港の水が浄化された後も、旧市街の衛生状態の悪さは指摘され続けた。例えば、やや時代は下るが、1885年のマルセイユにおける21の警察区（les arrondissements de police）のうち、旧市街に位置していたホテル＝ド＝ヴィル（市庁舎）警察区が最も高い死亡率で、47.24%（住民1,000人あたり年間47.24人の死亡者数）を記録していた。市全体の死亡率は33.41%であったので、この調査を行った医師のミルール博士は、「47.24%という死亡率があまりにもひど過ぎるので、その率はインドの最も不衛生な都市の死亡率としか比較できない」と結論を述べている³⁵。

つまり帝国通りは、公衆道徳と公衆衛生の面で問題を抱えたままの旧市街に隣接して建設されたのである。このため、その周囲の庶民的な雰囲気、帝国通りに次第に浸透していった（図10）。帝国通りに建設された商業建築物には、主に海運業や卸売業に関する事務所が入ったが、当初予定されていた高級商店街が形成されることはなかった。アパートマンには、とりわけ船員や漁師たちが居住し、短期間しか滞在しない多くの外国人も住み始めた。こうした帝国通りの住民たちは、残りの旧市街に住む住民たちと大きく変わるところはなかったのである³⁶。

マルセイユは少なくとも18世紀までは、港（le port）と都市・街（la ville）が一体化していた。しかしながら、19世紀の間にマルセイユは、工業地帯を形成しながら北部に飛躍的に発展する港と、商業中心地として南部に新たに発展する都市とに分離が進行していた³⁷。1862年～1864年に建設された帝国通りの貫通工事は、分離が進行していた都市と港を再び融合させることをめざした、最後の大きな試みであった。当初の目的から考えた場合、結果は失敗であったと言える。1943年1月にドイツ軍により旧市街が部分的に破壊されるまでは、マルセイユは新港沿いの北部の工業地帯と、中央部から南部にかけての商業中心地、歓楽街としての活気はあったが、あたかも発展に取り残されたような旧市街とに分離した状態が続いたのであった³⁸。

おわりに

これまで考察してきたように、1862年～1864年に実施された帝国通りの建設は、20か月間という短期間で行われたために、工事の勢いはパリを凌ぐほどであったようである。また、旧市街の貫通工事にともない、38の小さな通りが完全に消滅し、935軒の家屋が解体され、約16,000人の住民が立ち退きを強いられた。中世以来ほとんど変わらなかった旧市街の破壊を目にした当時のマルセイユの人々にとっては、かなり大規模な工事であったに違いない。

とはいえ、第二帝政期のパリでは、オスマンにより20本を上回る大通りが建設され、1852年～1859年の間に4,345軒、1860年～1869年の間に15,373軒の家屋が解体された³⁹。これらの数値だけで、都市改造の規模の大きさの違いが明瞭である。それでは、首都と地方大都市において規模の差が生じた理由について、最後に以下の3点から検討してみたい。

第1に、都市改造事業を実行した政治的主導者に大きな違いがみられた。市長の職が存在しなかったパリでは、皇帝ナポレオン3世とその命を受けたオスマン知事が1853年から1870年までの17年間、強力に都市改造を推し進めた。一方、第二の都市マルセイユでは、これほど長期間にわたって知事を務めた者はおらず、第二帝政期に5人が知事に就任した。そのなかで最も長く任期を務めたのはモパであった。上院議員でもあったモパは、1860年から1866年までの6年間、知事を務め、オスマンのように確固たる意志を持つ有能な知事であった。それでも、県庁舎の建設などを除き、重要な都市改造事業の計画は、モパがマルセイユに赴任する以前に市議会により既に決定されていた。象徴的なのは、モパがマルセイユに赴任する3日前に、帝国通りの建設計画が市議会で採択されていたことであった⁴⁰。

ナポレオン3世は確かに、マルセイユをアルジェリアや北アフリカ進出への重要な拠点とみなし、地中海は「マルセイユの湖」であるべきと考えていた。しかし、ナポレオン3世は、第二共和政大統領であった時代から数えても、マルセイユには4回しか訪問していない⁴¹。政令を発布する皇帝の意向は無視できなかったが、都市改造事業の計画を具体的に決定していくのは市長と市議会であった。市長と市議会は、地元の意向を汲んで市政を行う必要があり、大胆な都市改造を実行しにくい状況にあった。そのうえ、マルセイユの市長は第二帝政期に8人も交代していたので、長期間におよぶ大規模工事の実施は難しかったのである⁴²。

第2に、外部からの民間投資の問題点を挙げておきたい。マルセイユでは、新港の延長工事の際に、パリの大資本家ロチルド家の資金援助を受けていたタラボが、ラザレとアランク停泊区を建設した。そして、帝国通りと周囲の建築物の建設は、ミレを引き継いだパリの新興の資本家ペレールが請け負った。かつてない大規模工事の実施のために、パリの資本が流入したわけであるが、パリの大資本家たちの競合関係までもが持ち込まれた。さらに、マルセイユの政治的・経済的権力の関係も絡み合い、ペレールは市議会の支援を得る一方、タラボは商業会議所の支援を得ていたのである。このように民間投資が競合関係のなかで行われたので、資本の集中がされずに、帝国通りの不動産売却の失敗を招く1つの原因となった⁴³。

第3に、都市改造の必要性が首都と地方都市では大きく異なっていた。パリはフランスの首都にふさわしい都市に変貌するために、巨費を投じて大規模な都市改造が実行された。マルセイユにおいては、近代港湾都市への変化をナポレオン3世や実業界から求められ、新港とその諸施設が建設されたことで使命は果たされたと言える。こうした意味でマルセイユの都市改造は決して失敗ではなかつ

た。ただし、オスマンの都市改造事業のうち最も重要であった道路網の整備に関しては、マルセイユでは帝国通りの建設しか実施されず、都市計画上あるいは不動産投機の面でこの事業は失敗であった。マルセイユでは19世紀前半に、都市全体に関する計画は欠いていたが、地元のブルジョワ階層の土地所有者集団が必要に応じて比較的自由に大通りを建設していた。このため、19世紀後半には大通り建設の必要性がそれほど生じていなかったことも、道路網整備の面に関して、都市改造の規模が制限された1つの要因であったのである⁴⁴。

本稿では19世紀フランス地方大都市における「オスマニゼーション」の典型例として、マルセイユの帝国通り、現在の共和国通りの建設を考察してきた。この大通りは、少なくとも20世紀前半までは都市計画上、不動産投機上の失敗作であると一般にみなされていたが、近年、再び議論の俎上に載せられている。1995年に開始されたユーロ地中海計画 (le projet Euroméditerranée) の一環として、2004年頃から共和国通りの再開発が進んでいる。共和国通りの真価が再び問われるのはこれからである⁴⁵。

注

- ¹ 木下賢一『第二帝政とパリ民衆の世界―「進歩」と「伝統」のはざまで―』山川出版社、2000年、4-5、133-137頁；松井道昭『フランス第二帝政下のパリ都市改造』日本経済評論社、1997年、iii-v 頁。
- ² CHADYCH, D. et LEBORGNE D., *Atlas de Paris: Évolution d'un paysage urbain*, Paris, 2007, p.160；中野隆生『ブラーグ街の住民たち―フランス近代の住宅・民衆・国家―』山川出版社、1999年、98-99頁。他国への影響に関しては、フランソワーズ・ショエ、彦坂裕訳『近代都市―19世紀のプランニング―』井上書院、1983年、34-40頁、特にブリュッセルの都市計画への影響に関しては、平岡直樹「19世紀後半から20世紀前半の都市計画理念がブリュッセルの緑地形成に及ぼした影響」『信州大学農学部演習林報告』第37号、2001年3月、171-172頁を参照。
- ³ MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), *Villes Haussmanniennes. Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille*, Paris, 2003.
- ⁴ 深沢克己『海港と文明―近世フランスの港町―』山川出版社、2002年、234-241、253-264頁；PINOL, J.-L. (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Barcelona, 1996, pp.176-180.
- ⁵ Ibid., p.182; SEWELL, W. H. Jr., *Structure and Mobility: The Men and Women of Marseille, 1820-1870*, Cambridge, 1985, pp.15-18.
- ⁶ VOVELLE, M., "Le prolétariat flottant à Marseille sous la Révolution française", *Annales de démographie historique*, 1968, pp.115-117, 131-134; SEWELL, op. cit., pp.15-18.
- ⁷ GELU, V., *Marseille au XIX^e siècle*, édité par P. Guiral, L. Gaillard et J. Reboul, Paris, 1971, p.31.
- ⁸ RONCAYOLO, M., "La croissance urbaine de Marseille", *Revue municipale, Marseille*, no.56, 1964, p.6.
- ⁹ SEWELL, op. cit., pp.18-23, 38-43; PINOL, J.-L. (dir.), op. cit., p.186.
- ¹⁰ SEWELL, op. cit., pp.35-37；深沢、前掲書、348-351頁；國府久郎「マルセイユにおける移住現象（1806年～1911年）―国内移住から『移民』の時代へ―」『駿台史学』第114号、2002年2月、66-69頁。
- ¹¹ RONCAYOLO, M., op. cit., p.4; Idem., *Marseille, les grammaires d'une ville : Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, 1996, p.454. 鉄道の敷設工事は、理工科学校出身の技師で、サン＝シモン主義者の実業家として活躍したポール・タラボ (Paulin Talabot) によって、1843年にアヴィニョン―マルセイユ間から開始された。財政難やトンネル開削工事の困難などを克服し、1849年にこの区間が全面開通した。続いて、アヴィニョン―リヨン間が1855年に開通し、1857年にパリ―リヨン間が完成したので、マルセイユと首都はついに鉄道で直接結ばれた。GUIRAL, P. et REYNAUD, F., (dir.), *Les Marseillais dans l'histoire*, Toulouse, 1988, p.238; SEWELL, op. cit., p.35.
- ¹² SEWELL, op. cit., pp.41-42; RONCAYOLO, M., *Marseille, les grammaires d'une ville*, p.460.
- ¹³ RONCAYOLO, M., "La croissance urbaine", pp.5, 8-10; PINOL, J.-L. (dir.), op. cit., p.194.
- ¹⁴ 國府、前掲論文、56-59頁。
- ¹⁵ JASMIN, D. et JASMIN, C., "Marseille : la rue Impériale", *Revue de l'Art*, no.106, 1994, p.11.
- ¹⁶ JOUTARD, P., (dir.), *Histoire de Marseille en treize événements*, Marseille, 1988, pp.172-174; MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., pp.20, 194-195; GUIRAL, P. et REYNAUD, F., (dir.), op. cit., p.176.
- ¹⁷ SEWELL, op. cit., pp.38-40；深沢、前掲書、348-351頁。
- ¹⁸ MARISY, B. de, "La ville de Marseille. Ses finances et ses travaux publics", *Revue des Deux Mondes*, le 1^{er} aout 1866, p.638; PINOL, J.-L. (dir.), op. cit., pp.176, 188.
- ¹⁹ Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, 7O 10/3, "À Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône", lettre de 6 pages signée et datée "J. Mirès/Marseille, 9 mai 1858", cité par JASMIN, D. et JASMIN, C., op. cit., p.21.
- ²⁰ JOUTARD, P., (dir.), op. cit., p.166.

- ²¹ Ibid., p.169; JASMIN, D. et JASMIN, C., op. cit., pp.12, 20.
- ²² Ibid., p.11; MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., pp.201-205.
- ²³ Ibid., p.208.
- ²⁴ JOUTARD, P., (dir.), op. cit., p.166; MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., p.31.
- ²⁵ BLÈS, A., *Dictionnaire historique des rues de Marseille*, Marseille, 2001, p.385; JOUTARD, P., (dir.), op. cit., pp.167-169.
- ²⁶ MARISY, B. de, op. cit., p.641.
- ²⁷ MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., p.208.
- ²⁸ JOUTARD, P., (dir.), op. cit., pp.174-176 ; 國府、前掲論文、60、77頁。
- ²⁹ SEWELL, op. cit., pp.37-38; MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., pp.214, 219.
- ³⁰ BAZAL, J., *Marseille Galante*, Marseille, 1980, p.25.
- ³¹ PELACY, M., “Rapport fait au Conseil de Salubrité de la ville de Marseille sur l'état et les besoins du service au dispensaire des filles publiques de cette ville au nom d'une commission”, *Annales d'Hygiène publique et de Médecine légale*, 1841, pp.301-302; SEWELL, op. cit., p.115.
- ³² BONDILH, H., *Le débordement de la prostitution à Marseille*, Marseille, 1867, p.11.
- ³³ SPORTIELLO, A., *Les Pêcheurs du Vieux-Port : Fêtes et traditions de la communauté des pêcheurs de Saint-Jean*, Marseille, 1981, p.77.
- ³⁴ BAZAL, J., op. cit., p.29.
- ³⁵ MIREUR, Dr. H., *Le Mouvement comparé de la population à Marseille, en France et dans les États de l'Europe*, Paris, 1889, pp.231, 235, 388-389. ミルール博士によると、旧市街には市立病院が存在していたが、病院での死者は、その死者がもともと居住していた警察区に記録されるため、病院での死者数は死亡率に影響を及ぼしていない。
- ³⁶ RONCAYOLO, M., *Marseille, les grammaires d'une ville*, p.466; JOUTARD, P., (dir.), op. cit., p.176.
- ³⁷ RONCAYOLO, M., *Marseille, les grammaires d'une ville*, p.460, 465 ; 深沢、前掲書、215、342-344頁。
- ³⁸ 1943年1月に旧港に面した地区一帯が、15,000人～20,000人の住民の強制退去の後、ドイツ軍によりダイナマイトで破壊された。ATTARD-MARANINCHI, M.-F. et TEMIME, E., *Migrance : Histoire des migrations à Marseille, III : Le cosmopolitisme de l'entre-deux-guerres (1919-1945)*, Aix-en-Provence, 1990, pp.153-155.
- ³⁹ CHADYCH, D. et LEBORGNE D., op. cit., pp.160-161.
- ⁴⁰ MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., pp.12-13, 183, 208.
- ⁴¹ Ibid., pp.16, 182.
- ⁴² ARCHIVES DE LA VILLE DE MARSEILLE, *Marseille délibère : Répertoire numérique des actes de l'administration municipale (1790-1996)*, Marseille, 1997, p.160.
- ⁴³ JOUTARD, P., (dir.), op. cit., pp.172-173; MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), op. cit., pp.20, 31.
- ⁴⁴ PINOL, J.-L. (dir.), op. cit., pp.186-187.
- ⁴⁵ 近年の共和国通りの再開発の問題に関しては、以下を参照。FOURNIER, P. et MAZZELLA S., (dir.), *Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République*, Paris, 2004.

【参考文献】

- ARCHIVES DE LA VILLE DE MARSEILLE, *Marseille délibère : Répertoire numérique des actes de l'administration municipale (1790-1996)*, Marseille, 1997.
- ATTARD-MARANINCHI, M.-F., “Les filles du port : des Marseillaises 《pas comme les autres》”, *Revue municipale, Marseille*, no.166, 1993.
- ATTARD-MARANINCHI, M.-F. et TEMIME, E., *Migrance : Histoire des migrations à Marseille, III : Le cosmopolitisme de l'entre-deux-guerres (1919-1945)*, Aix-en-Provence, 1990.
- BAEDEKER, K., *South-Eastern France from the Loire to the Riviera and the Italian Frontier including Corsica: Handbook for Travelers*, 2nd ed., Leipzig and London, 1895.
- BAZAL, J., *Marseille Galante*, Marseille, 1980.
- BLÈS, A., *Dictionnaire historique des rues de Marseille*, Marseille, 2001.
- BONDILH, H., *Le débordement de la prostitution à Marseille*, Marseille, 1867.
- CHADYCH, D. et LEBORGNE D., *Atlas de Paris : Évolution d'un paysage urbain*, Paris, 2007.
- CHOAY, F., *Les Mémoires de Baron Haussmann*, Paris, 2000.

FOURNIER, P. et MAZZELLA S., (dir.), *Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République*, Paris, 2004.

GELU, V., *Marseille au XIX^e siècle*, édité par P. Guiral, L. Gaillard et J. Reboul, Paris, 1971.

GIRARD, L., *La Politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, 1952.

GUEYRAUD, P., “Un projet de rénovation des vieux quartiers de Marseille au XIX^e siècle”, *Revue municipale, Marseille*, no.13, 1951.

GUIRAL, P. et REYNAUD, F., (dir.), *Les Marseillais dans l'histoire*, Toulouse, 1988.

JASMIN, D. et JASMIN, C., “Marseille : la rue Impériale”, *Revue de l'Art*, no.106, 1994.

JOUTARD, P., (dir.), *Histoire de Marseille en treize événements*, Marseille, 1988.

LOPEZ, R. et TEMIME, E., *Histoire des migrations à Marseille, II : L'expansion marseillaise et 《l'invasion italienne》 (1830-1918)*, Aix-en-Provence, 1990.

MARISY, B. de, “La ville de Marseille. Ses finances et ses travaux publics”, *Revue des Deux Mondes*, le 1^{er} août 1866.

MIREUR, Dr. H., *Le Mouvement comparé de la population à Marseille, en France et dans les États de l'Europe*, Paris, 1889.

MONCAN, P. de et HEURTEUX, C., (dir.), *Villes Haussmanniennes. Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille*, Paris, 2003.

PELACY, M., “Rapport fait au Conseil de Salubrité de la ville de Marseille sur l'état et les besoins du service au dispensaire des filles publiques de cette ville au nom d'une commission”, *Annales d'Hygiène publique et de Médecine légale*, 1841.

PINOL, J.-L. (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Barcelona, 1996.

RAMBERT, G., *Marseille. La formation d'une grande cite moderne: Étude de géographie urbaine*, Marseille, 1934.

RONCAYOLO, M., “La croissance urbaine de Marseille”, *Revue municipale, Marseille*, no.56, 1964.

RONCAYOLO, M., *Marseille, les grammaires d'une ville : Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, 1996.

SEWELL, W. H. Jr., *Structure and Mobility: The Men and Women of Marseille, 1820-1870*, Cambridge, 1985.

SPORTIELLO, A., *Les Pêcheurs du Vieux-Port : Fêtes et traditions de la communauté des pêcheurs de Saint-Jean*, Marseille, 1981.

VOVELLE, M., “Le prolétariat flottant à Marseille sous la Révolution française”, *Annales de démographie historique*, 1968.

木下賢一『第二帝政とパリ民衆の世界—「進歩」と「伝統」のはざまで—』山川出版社、2000年。

國府久郎「マルセイユにおける移住現象（1806年～1911年）—国内移住から『移民』の時代へ—」『駿台史学』第114号、2002年2月。

國府久郎「19世紀パリにおける地方出身者の歴史—家族・親族・同郷人関係の機能と限界—」『長崎外大論叢』第16号、2012年12月。

國府久郎「フランス地方大都市における都市公共交通サービス—マルセイユ市の事例を中心に（1870

年代～1930年代) —」『社会経済史学』第78巻4号、2013年2月。

平岡直樹「19世紀後半から20世紀前半の都市計画理念がブリュッセルの緑地形成に及ぼした影響」『信州大学農学部演習林報告』第37号、2001年3月。

深沢克己『海港と文明—近世フランスの港町—』山川出版社、2002年。

フランソワーズ・ショエ、彦坂裕訳『近代都市—19世紀のプランニング—』井上書院、1982年。

中野隆生『プラーグ街の住民たち—フランス近代の住宅・民衆・国家—』山川出版社、1999年。

松井道昭『フランス第二帝政下のパリ都市改造』日本経済評論社、1997年。